

Device for determining the temperature in the interior of a vehicle

Patent Number: ☐ US2002048308
Publication date: 2002-04-25
Inventor(s): STICH BERND (DE); KNITTEL OTTO (DE); ROEHLING HANS-DIETER (DE)
Applicant(s):
Requested Patent: ☐ DE10049979
Application Number: US20010970684 20011005
Priority Number(s): DE20001049979 20001006
IPC Classification: G01K1/14; G01K7/16; G01K13/00; G01K1/08
EC Classification: B60H1/00Y5P
Equivalents: ☐ EP1195275, A3

Abstract

A device for determining the temperature in the interior of a vehicle (12) comprises a temperature sensor (30) for arrangement behind a wall (18) adjacent the interior, and a processing unit (82) receiving the measuring signal from the temperature sensor (30) and outputting an output signal representing the temperature in the interior (10) of the vehicle (12). Further, it is provided with a thermal conductor element (36, 36') for sensing the temperature of the air in the interior (10) in the region close to the wall, the thermal conductor element (36, 36') being in thermally conductive contact with the temperature sensor (30) and being provided to extend up to or close to the wall (18) or through an opening (38) in the wall (18)

Data supplied from the esp@cenet database - I2



19 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

12 Off nl gungsschrift
10 DE 100 49 979 A 1

51 Int. Cl. 7:
G 01 K 1/20
G 01 J 1/42

21 Aktenzeichen: 100 49 979.1
22 Anmeldetag: 6. 10. 2000
43 Offenlegungstag: 18. 4. 2002

DE 100 49 979 A 1

71 Anmelder:
Behr-Hella Thermocontrol GmbH, 70469 Stuttgart,
DE
74 Vertreter:
Patentanwälte von Kreisler, Selting, Werner et col.,
50667 Köln

72 Erfinder:
Knittel, Otto, 59494 Soest, DE; Röhling, Hans-Dieter,
59558 Lippstadt, DE; Stich, Bernd, 33142 Büren, DE

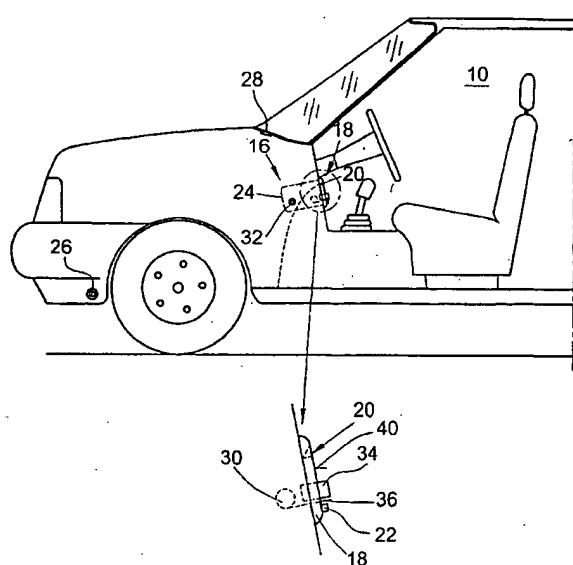
56 Entgegenhaltungen:
DE 37 22 000 C2
DE 198 16 941 A1
DE 41 30 063 A1
DE 34 40 880 A1
DE 88 12 412 U1

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

54 Vorrichtung zur Ermittlung der Temperatur im Innenraum eines Fahrzeuges

57 Die Vorrichtung zur Ermittlung der Temperatur im Innenraum eines Fahrzeuges ist mit einem Temperaturfühler (30) zur Anordnung hinter einer an den Innenraum (10) angrenzenden Wand (18) und einer Verarbeitungseinheit (82) versehen, die das Messsignal des Temperaturfühlers (30) empfängt und ein die Temperatur im Innenraum (10) des Fahrzeuges repräsentierendes Ausgangssignal ausgibt. Ferner weist die Vorrichtung ein Wärmeleitungselement (36) zur Erfassung der Temperatur der Luft des Innenraums (10) innerhalb von dessen wandnahen Bereich auf, wobei das Wärmeleitungselement (36) in Wärmeleitkontakt mit dem Temperaturfühler (30) steht und zur Ersteckung durch eine Öffnung (38) in der Wand (18) vorgesehen ist.



DE 100 49 979 A 1

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung zur Ermittlung der Temperatur im Innenraum eines Fahrzeuges.

[0002] Mit Klimaanlage ausgestattete Fahrzeuge verfügen über einen Innenraum-Temperaturfühler, der aus Design-Gründen versteckt, zumeist im Klimaanlage-Steuergerät angeordnet ist. Damit der Innenraum-Temperaturfühler die Temperatur der Luft im Fahrgastraum messen kann, streicht an dem Innenraum-Temperaturfühler ein Luftstrom vorbei, der von einem ebenfalls im Steuergerät angeordneten Belüftungsmotor erzeugt wird. Zu diesem Zweck ist der Innenraum-Temperaturfühler innerhalb eines Kanals angeordnet, in den über eine zum Fahrgastraum hin angeordnete Öffnung durch den Belüftungsmotor Luft angesaugt wird. [0003] Dieses Konzept der messtechnischen Ermittlung der Innenraumtemperatur hat sich in der Praxis grundsätzlich bewährt. Es ist allerdings anzumerken, dass die bekannten Systeme nicht frei von Fehlern sind. So ist das System beispielsweise durch das Vorhandensein des Belüftungsmotors gegen Störungen anfällig, und zwar einerseits was die Elektrik und andererseits die Aufrechterhaltung des Luftstroms anbelangt. Wenn nämlich beispielsweise der Strömungswiderstand auf Grund einer zugesetzten Lufteinlassöffnung des Kanals steigt, so ist der Innenraum-Temperaturfühler nicht mehr im ausreichenden Maße belüftet und kann daher keine die Innenraumtemperatur im ausreichend genauen Maße repräsentierenden Messsignale liefern. Darüber hinaus kann der Innenraum-Temperaturfühler auf Grund von in der Strömungsluft mitgeführten Partikeln verschmutzen und dadurch Messungenauigkeiten aufweisen. Diese Gefahr besteht insbesondere in Fahrzeugen, in denen geraucht wird.

[0004] Es ist schon mehrfach versucht worden, die Temperaturerfassung im Innenraum eines Fahrzeuges mittels eines Temperatursensors zu realisieren, der "unbelüftet" ist. [0005] So beschreibt beispielsweise die DE-C-37 22 000d eine Vorrichtung zur Innenraumtemperaturmessung, bei der zwei Temperatursensoren eingesetzt werden. Während der eine Temperatursensor in der Nähe einer den Innenraum begrenzenden Wand angeordnet und von der Luft des Innenraums umgeben ist, ist ein zweiter Temperatursensor direkt an der Oberfläche der Wand angeordnet. Über eine Differenzmessung der Ausgangssignale beider Temperatursensoren bei zusätzlicher Berücksichtigung eines Entkopplungsfaktors wird dann die tatsächliche Innenraumtemperatur ermittelt. Eine weitere Vorrichtung zur Innenraumtemperaturmessung ist in DE-A-41 30 063 beschrieben.

[0006] Die bekannten Innenraum-Temperaturmesssysteme mit unbelüfteten Fühlern sind leider noch nicht so weit ausgereift, dass die Innenraumtemperatur in jedem Temperaturzustand, in dem sich der Fahrgastraum und die an diesen angrenzenden Fahrzeugkomponenten befinden, genau ermittelt werden kann.

[0007] Der Erfindung liegt die Aufgabe zu Grunde, eine Vorrichtung zur Ermittlung der Innenraumtemperatur eines Fahrzeuges zu schaffen, mit der die Temperatur genau gemessen bzw. ermittelt werden kann.

[0008] Zur Lösung dieser Aufgabe wird mit der Erfindung eine Vorrichtung zur Innenraum-Temperaturermittlung bei einem Fahrzeug vorgeschlagen, die versehen ist mit

- einem Temperaturfühler zur Anordnung hinter einer an den Innenraum angrenzenden Wand,
- einer Verarbeitungseinheit, die das Messsignal des Temperaturfühlers empfängt und ein die Temperatur im Innenraum des Fahrzeuges repräsentierendes Ausgangssignal ausgibt, und

- einem Wärmeleitungselement zur Erfassung der Temperatur der Luft des Innenraums innerhalb von dessen wandnahen Bereich, wobei das Wärmeleitungselement in Wärmeleitkontakt mit dem Temperaturfühler steht und zur Erstreckung bis an oder nahe an die Wand oder durch eine Öffnung in der Wand vorgesehen ist.

[0009] Bei Einbau der erfindungsgemäßen Vorrichtung in einem Fahrzeug befindet sich der Temperaturfühler, der die Temperatur im Innenraum des Fahrzeuges erfassen soll, hinter einer den Innenraum begrenzenden Wand. Vorzugsweise handelt es sich bei dieser Wand um die Frontblende einer Fahrzeugkomponente, insbesondere um die Frontblende des Steuergeräts für eine Fahrzeugklimaanlage. Aber auch jeder andere Wand- bzw. Oberflächenbereich des Armaturenbretts mit an dieses angrenzenden Ein- bzw. Anbauten ist denkbar. Durch eine Öffnung in der Wand ragt ein Wärmeleitungselement, das thermisch mit dem Temperaturfühler gekoppelt ist. Durch das Wärmeleitungselement wird die Wärmeleitung aus dem Innenraum zum Temperaturfühler erhöht. Alternativ ragt das Wärmeleitungselement bis an oder nahe an die (Rückseite der) Wand. Hierbei kann das Wärmeleitungselement auch interaler Bestandteil des Temperaturfühlers sein (z. B. Kontaktende eines SMD-Temperaturfühlers).

[0010] Durch den erfindungsgemäßen Vorschlag ist es möglich, im Innenraum eines Fahrzeuges zuverlässig und genau die Temperatur messen zu können. Dazu ist nach der Erfindung kein separater Belüftungsmotor erforderlich, was die Funktionsweise der erfindungsgemäßen Vorrichtung verbessert und deren Lebensdauer erhöht. Schließlich ist die erfindungsgemäße Lösung auch kostengünstiger. Vom Komfort her bietet die erfindungsgemäße Lösung den weiteren Vorteil, dass die Gefahr akustischer Belästigungen, wie sie bei Verwendung beispielsweise eines Belüftungsmotors auftreten können, nicht gegeben ist.

[0011] Die thermische Kopplung des Temperaturfühlers mit dem Wärmeleitungselement erfolgt zweckmäßigerweise durch eine Kontaktierung des Wärmeleitungselements und dem Gehäuse des Temperaturfühlers oder über eine wärmeleitende Verbindung des Wärmeleitungselements mit einem der Anschlusskontaktelemente des Temperaturfühlers. Die letztgenannte Möglichkeit bietet sich insbesondere dann an, wenn der Temperaturfühler als SMD-Bauteil ausgeführt ist. Ein derartiges Bauteil weist an seinen Anschlusskontaktenden eine relativ große die Leiterbahnen einer Leiterplatte kontaktierende Fläche auf. Damit kann die Leiterbahn zur thermischen Kopplung des Temperaturfühlers und des Wärmeleitungselements verwendet werden, indem nämlich letzteres ebenfalls an der Leiterbahn kontaktiert ist. Die wärmeleitende Verbindung zwischen dem Wärmeleitungselement und dem Temperaturfühler ist umso besser, je dichter die Kontaktpunkte des betreffenden Anschlusskontaktendes des Temperaturfühlers mit der Leiterbahn und des Wärmeleitungselements mit der Leiterbahn auf dieser angeordnet sind.

[0012] Das Wärmeleitungselement weist zweckmäßigerweise einen metallischen Werkstoff oder, allgemein ausgedrückt, ein Material mit guten Wärmeleitungseigenschaften auf. Aus optischen Gründen kann es von Vorteil sein, wenn das Wärmeleitungselement mit einer Beschichtung versehen ist oder auf andere Weise so beschaffen ist, dass seine vom Innenraum des Fahrzeuges aus eventuell sichtbare Oberfläche der Wand, hinter der bzw. durch die das Wärmeleitungselement angeordnet bzw. sich erstreckt, gleicht oder zumindest ausgeglichen ist.

[0013] Um den thermischen Einfluss der in der Umgebung des Temperaturfühlers angeordneten Bauteile, Fahrzeug-

komponenten o. dgl. gering zu halten, ist es von Vorteil, wenn der Temperaturfühler gegebenenfalls zusammen mit der Leiterplatte, auf der er angeordnet ist, von einem Wärmeabschirmelement aus einem wärmeisolierenden Material umgeben ist. Als Material bietet sich hier beispielsweise Schaumstoff an, wobei insbesondere offenzelliger Schaumstoff Verwendung finden sollte.

[0014] Um die Temperatureinflüsse aus der Umgebung des Temperaturfühlers weiter zu reduzieren, ist es zweckmäßig, wenn der auf eine Sonneneinstrahlung einer zum Temperaturfühler benachbart angeordneten Komponente oder Bauteil zurückzuführende Temperatureinfluss kompensiert wird. Hierzu dient gemäß einer vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung ein erster Sonnensensor, der in der Öffnung der Wand angeordnet werden kann und mit der Verarbeitungseinheit elektrisch verbunden ist. Die Verarbeitungseinheit empfängt also das Ausgangssignal des Sonnensensors und benutzt dieses, um den auf die Sonneneinstrahlung zurückzuführenden Einfluss der Erwärmung des Wandbereichs um die Wandöffnung herum im vom Temperaturfühler gelieferten Messsignal zu korrigieren.

[0015] Bei dem ersten Sonnensensor handelt es sich insbesondere um einen Sonnensensor, mit dem sich sowohl die Intensität als auch der Einfallswinkel der Sonnenstrahlung ermitteln lässt. Dies erhöht die Genauigkeit der Korrektur des Messsignals des Temperaturfühlers.

[0016] Alternativ oder zusätzlich zu einem zuvor beschriebenen Sonnensensor lässt sich der Einfallswinkel und die Intensität auch durch einen weiteren Sonnensensor ermitteln, der im Regelfall im Armaturenbrett des Fahrzeuges angeordnet ist und in erster Linie zur Steuerung der Fahrzeugklimaanlage verwendet wird. Anhand des Ausgangssignals dieses Sonnensensors lässt sich dann zusammen mit dem Ausgangssignal des ersten Sonnensensors die Intensität und der Einfallswinkel der Sonneneinstrahlung im Bereich um die Wandöffnung herum ermitteln.

[0017] Je nach Anordnung des Temperaturfühlers an der zu messenden Oberfläche kann diese im Bereich des Temperaturfühlers bei schrägem Sonneneinfall in einem stärkeren Maß der Sonnenstrahlung ausgesetzt sein, als es durch den Sonnensensor erfassbar ist. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn durch die örtlichen Gegebenheiten bedingt die zu messende Oberfläche im Bereich des Temperaturfühlers vorspringt und der Sonnensensor im gegenüber dem Vorsprung zurückliegenden Teil der Oberfläche angeordnet ist. Dann nämlich fällt bei schräg einfallender Sonnenstrahlung diese unter einem anderen Winkel auf die Seitenflächen des Vorsprungs, als es durch den Sonnensensor ermittelbar ist. Hier kann man sich der bei Klimaanlagen üblicherweise vorhandenen, auf dem Armaturenbrett angeordneten Sonnensensoranordnung bedienen, die ebenfalls die Sonnenintensität misst. Unterstellt den Fall, dass sämtliche Sonnensensoren im wesentlichen der gleichen Sonnenstrahlung ausgesetzt sind, gibt eine Differenz zwischen den Messsignalen des Sonnensensors an der Oberfläche und der Sonnensensoren auf dem Armaturenbrett Aufschluss über den Einfallswinkel der Sonnenstrahlung auf die Oberfläche. Damit aber kann rückgeschlossen werden, wie stark der von seiner Geometrie und Relativlage zum Sonnensensor her bekannte Vorsprung der Oberfläche durch die Sonnenstrahlung erwähnt wird.

[0018] Zur Kompensation thermischer Beeinflussungen, die von angrenzenden Fahrzeugkomponenten herrühren, ist es von Vorteil, wenn ein weiterer Temperaturfühler vorgesehen wird, der diese thermischen Einflüsse messtechnisch erfasst. Zusätzlich oder alternativ können diese thermischen Einflüsse auch anhand von Rechenmodellen bzw. anhand von Betriebsparametern der angrenzenden Fahrzeugkompo-

nenten oder Bauteile ermittelt werden. Aus diesen Betriebsparametern lässt sich dann eine Eigenerwärmung rechnerisch ermitteln. Verantwortlich für eine solche Eigenerwärmung sind insbesondere Lichtquellen, die die Fahrzeugkomponente zur Hinterleuchtung ihrer Frontblende, eines Displays o. dgl. aufweist. Wenn die Betriebsspannung dieser gegebenenfalls dimmbaren Hinterleuchtung zu Grunde gelegt wird, so kann auf die zu erwartende Eigenerwärmung geschlossen werden.

[0019] Grundsätzlich gilt, dass auf einen Sonnensensor, wie oben beschrieben, verzichtet werden kann, wenn die Anordnung des in den Innenraum des Fahrzeuges hineinragenden Wärmeleitungselements so getroffen werden kann, dass das Wärmeleitungselement zumindest direkter Sonnenstrahlung nicht ausgesetzt ist. Hier ist beispielsweise an einen Einbauort im Fußraumbereich des Innenraums gedacht. Allerdings ist es bevorzugt, die Vorrichtung zur Ermittlung der Temperatur im Innenraum des Fahrzeuges im oberen und vorderen Bereich des Armaturenbretts anzuordnen. Hierbei sollte dann auch ein Sonnensensor vorgesehen werden, der zur bereits oben beschriebenen Korrektur thermischer Einflüsse auf den Temperaturfühler infolge von Sonneneinstrahlung genutzt wird.

[0020] Ein solcher Sonnensensor steht zumindest geringfügig über die beispielsweise Frontblende des Steuergeräts der Fahrzeugklimaanlage vor. Das Wärmeleitungselement lässt sich nun vorteilhaft an dem Gehäuse des Sonnensensors anordnen. So lässt sich das Wärmeleitungselement beispielsweise in einem Bereich der lichtempfindlichen Außenoberfläche des Sonnensensors anordnen, der von den Fahrzeuginsassen optisch nicht erfassbar ist. Hier ist beispielsweise an den dem Boden des Fahrzeuges zugewandten Bereich der Außenoberfläche des Sonnensensors gedacht. Noch weniger auffällig lässt sich das Wärmeleitungselement anordnen, wenn es in die Außenoberfläche des Sonnensensors eingebettet bzw. integriert ist.

[0021] Der Sonnensensor selbst weist seinerseits elektrische Anschlusskontaktelemente auf, die zweckmäßigerweise mit den Leiterbahnen einer Leiterplatte verbunden sind, auf der auch der Temperaturfühler angeordnet ist. Vorteilhaft ist es, wenn das Wärmeleitungselement, eines der beiden Anschlusskontaktelemente des Temperaturfühlers und eines der beiden Kontaktelemente des Sonnensensors eng benachbart zueinander zu einer gemeinsamen Leiterbahn kontaktiert sind (beispielsweise durch Verlötlung). Dann nämlich kann neben dem eigentlichen Wärmeleitungselement für die Unterstützung der Wärmeleitung aus dem Innenraum des Fahrzeuges zum Temperaturfühler auch die an dem betreffenden Anschlusskontaktelement des Sonnensensors angeschlossene Elektrode des Sonnensensors ausgenutzt werden. Diese Elektrode erstreckt sich durch die das Gehäuse des Sonnensensors bildende (Kunststoff-)Masse und ist insoweit thermisch gegenüber dem Innenraum in gewisser Weise entkoppelt. Allerdings ist der Abstand zwischen der Elektrode und der Außenoberfläche des Sonnensensors nur gering, so dass die thermische Entkopplung nicht übermäßig stark spürbar ist. In jedem Fall verbessert sich durch die Ausnutzung der Elektrode des Sonnensensors der Wärmetransport aus dem Innenraum des Fahrzeuges zum Temperaturfühler, was zu einer erhöhten Genauigkeit der Temperaturmessung führt.

[0022] In vorteilhafter Weiterbildung der Erfindung ist ferner vorgesehen, dass die Verarbeitungseinheit ein Differenzglied mit einer Zeitkonstanten zur Langzeitdifferenzierung des Messsignals des Temperaturfühlers aufweist. Die gleich bleibende oder vorteilhafterweise auch veränderbare Zeitkonstante des Differenzgliedes liegt vorzugsweise zwischen einigen Minuten und einigen 10 Minuten

(z. B. 10 bis 30 Minuten) und insbesondere zwischen 2 Minuten und 15 Minuten. Erfindungsgemäß werden das Messsignal des Temperaturfühlers und das differenzierte Messsignal, d. h. das Ausgangssignal des Differenziergliedes in der Verarbeitungseinheit addiert. Die Addition beider Signale repräsentiert die Temperatur im Fahrgastraum des Fahrzeuges. Hierdurch kann die thermische Trägheit von den Temperaturfühler umgebenden Bauteilen o. dgl. kompensiert werden. Anstelle der Differenzierung des Ausgangssignals des Temperaturfühlers kann auch die Differenz zwischen dem Soll- und dem Istwert der Innenraumtemperatur einer Differenzierung unterzogen werden. Insoweit soll unter dem Begriff "Verarbeitungseinheit" im Rahmen dieser Erläuterungsbeschreibung auch beispielsweise der Innenraumtemperaturregler einer Fahrzeugklimaanlage verstanden werden. Mit "Messsignal des Temperaturfühlers" ist also dann auch die Regelabweichung des Regelkreises gemeint.

[0023] In vorteilhafter Weiterbildung der Erfindung ist in der Verarbeitungseinheit neben dem Differenzierglied auch noch ein Verstärkungsglied mit einem Verstärkungsfaktor angeordnet. Dieses Verstärkungsglied verstärkt das differenzierte Messsignal, also das Ausgangssignal des Differenziergliedes. Zweckmäßigerweise wird die Zeitkonstante des Differenziergliedes und/oder der Verstärkungsfaktor des Verstärkungsgliedes konstant gehalten oder verändert. Die Veränderung erfolgt insbesondere in Abhängigkeit von dem gegebenenfalls kompensierten Messsignal des Temperaturfühlers selbst, der Standzeit und/oder der Umgebungstemperatur des Fahrzeuges, der Abweichung zwischen dem Ist- und dem Sollwert der Fahrgastraumtemperatur oder zwischen dem Ist- und dem Sollwert der Temperatur der in den Fahrgastraum einströmenden Luft und/oder der Kühlwassertemperatur.

[0024] Mit der Erfindung wird also vorgeschlagen, die Temperatur im Innenraum eines Fahrzeuges mit Hilfe eines Temperaturfühlers zu erfassen, der hinter einer Oberfläche bzw. einer Wand, die den Innenraum des Fahrzeuges begrenzt, angeordnet ist. Durch das Wärmeleitungselement wird der Wärmetransport zwischen dem Innenraum und dem Temperaturfühler erhöht. Ein (parasitärer) Wärmetransport erfolgt ferner durch eine Eigenerwärmung oder eine Erwärmung infolge von Sonneneinstrahlung der Oberfläche bzw. der Wand, hinter der der Temperaturfühler angeordnet ist, oder benachbarter Bauteile bzw. Fahrzeugkomponenten. Der Temperaturfühler sollte also über eine entsprechende Halterung mit geringen Kontaktflächen möglichst wenig Wärme von den umliegenden Fahrzeugkomponenten, Bauteilen o. dgl. über Wärmeleitungsprozesse aufnehmen oder abgeben können. Zur Minimierung dieser Einflüsse durch über Luft erfolgenden Wärmetransport bietet es sich, um den Temperaturfühler ein Wärmeabschirmelement anzuordnen. Zur Minimierung des Wärmetransports über mit dem Temperaturfühler in Kontakt stehenden Bauteilen (Leiterplatte o. dgl.), ist es zweckmäßig, diese Bauteile in entsprechenden relativ schlecht wärmeleitenden Materialien auszuführen. So könnten beispielsweise die zum Temperaturfühler hin führenden Kontaktbahnen (Leiterbahnen) entsprechend schmal und dünn ausgeführt sein, um eine thermische Entkopplung zwischen dem Temperaturfühler und der mit ihm verbundenen Elektronik sowie der Umgebung um den Temperaturfühler zu realisieren.

[0025] Das Wärmeleitungselement kann auch hinter einem Vorsprung, z. B. an dessen Rückseite, der an den Innenraum angrenzenden Wand angeordnet sein. Dadurch, dass das Wärmeleitungselement somit gegenüber dem den Vorsprung benachbarten Bereich der Wand zum Innenraum hin vorsteht, ragt es insoweit durch die Wand "hindurch", im Sinne von als gegenüber dem benachbarten Wandbereich

vorstehend. Durch den Vorsprung der bzw. an der Wand ist das Wärmeleitungselement weiterhin gut an den Innenraum thermisch angekoppelt, indem die Oberfläche des Vorsprungs dem Innenraum ausgesetzt ist. Ferner besteht auch eine ausreichende thermische Entkopplung gegenüber der Wand.

[0026] In jedem Fall reicht das Wärmeleitungselement bis an oder nahe an die Rückseite der Wand. Der Temperaturfühler ist gegebenenfalls auch direkt an der Rückseite der Wand angebracht, wobei je nach Bauausführung seine elektrischen Kontaktenden bzw. -anschlüsse als Wärmeleitungselement zur Verbesserung des Wärmeleitungsstransports vom Innenraum (Vorderseite der Wand) bis zum Temperaturfühler fungieren.

[0027] Eine weitere Alternative sieht vor, dass das Wärmeleitungselement oder der Temperaturfühler hinter einer Bedientaste oder Bedientastenattrappe einer Bedieneinheit angeordnet ist. Die Bedientaste ragt durch eine Öffnung der Frontblende der Bedieneinheit hindurch, womit auch das Wärmeleitungselement durch diese Öffnung ragt. Steht die Bedientastenattrappe als integraler Vorsprung der Frontblende in den Innenraum vor, ergibt sich die bereits oben angesprochene Situation.

[0028] Nachfolgend wird anhand der Zeichnung ein Ausführungsbeispiel der Erfindung näher erläutert. Im einzelnen zeigen:

[0029] Fig. 1 eine Ansicht vom Fahrgastraum aus auf die Instrumententafel eines Fahrzeuges mit einem Klimaanlage-Steuergerät,

[0030] Fig. 2 einen Schnitt entlang der Linie II-II der Fig. 1 zur Verdeutlichung der Anordnung der Sensoren für die Innenraumtemperaturmessung mit unbelüftetem Fühler,

[0031] Fig. 3 einen Schnitt entlang der Linie III-III durch die Frontblende und die hinter dieser angeordneten Bauteile des Klimaanlage-Steuergeräts zur Verdeutlichung der Sensoranordnung,

[0032] Fig. 4 einen Schnitt entlang der Linie IV-IV der Fig. 3,

[0033] Fig. 5 einen Schnitt entlang der Linie V-V der Fig. 3,

[0034] Fig. 6 einen Schnitt entlang der Linie VI-VI der Fig. 3,

[0035] Fig. 7 einen Schnitt ähnlich dem gemäß Fig. 3 jedoch bei einer alternativen Ausgestaltung der erfindungsgemäßen Vorrichtung und

[0036] Fig. 8 ein Blockschaltbild der Beschaltung des unbelüfteten Temperaturfühlers zur Ermittlung der Temperatur im Fahrgastraum.

[0037] Fig. 1 zeigt eine Ansicht auf die in Fahrtrichtung angeordnete Vorderseite eines Fahrgastraums 10 eines Fahrzeuges 12, das über eine Klimaanlage (Klimaautomatik) verfügt. In der Instrumententafel 14 des Fahrzeuges 12 befindet sich das Klimaanlage-Steuergerät 16, das eine Frontblende 18 mit einem Display 20 sowie einer Vielzahl von Tasten 22 aufweist. Gemäß Fig. 2 schließt die Frontblende 18 das Steuergerät 16 zum Innenraum 10 hin ab. Das Steuergerät 16 weist ein Gehäuse 24 auf, das in die Instrumententafel 14 eingelassen ist. Neben diversen Sensoren wie Außentemperaturfühler 26 und Sonnensensor 28 weist die Klimaanlage des Fahrzeuges 12 eine Vielzahl von Komponenten auf, auf die an dieser Stelle nicht eingegangen werden soll, da sie für die Erfindung nicht weiter relevant sind.

[0038] Bedeutend für die Erfindung hingegen ist die Art und Weise der Messung der Temperatur im Fahrgastraum 10. Zur Ermittlung dieser Innenraumtemperatur ist eine Anordnung von Sensoren vorgesehen, die zwei Temperaturfühler 30, 32 sowie einen Sonnensensor 34 (Fotodiode) umfasst. Der erste Temperaturfühler 30 ist dabei hinter der

Frontblende 18 des Steuergeräts 16 angeordnet und ist mit einem Wärmeleitungselement 36 wärmeleitend verbunden, das durch eine Öffnung 38 der Frontblende 18 bis in den Fahrgastraum 10 hineinragt. Damit erfasst der erste Temperaturfühler 30 die Temperatur der Luft im Fahrgastraum 10 vor der von der Vorderseite der Frontblende 18 gebildeten Oberfläche 40. Der zweite Temperaturfühler 32 ist im Innern des Gehäuses 24 des Steuergeräts 16 angeordnet und misst die Eigenerwärmung des Steuergeräts 16. Auf diese Weise lässt sich das infolge der Eigenerwärmung des Steuergeräts 16 verfälschte Messsignal des ersten Temperaturfühlers 30 kompensieren. Der Sonnensensor 34 misst die Intensität der auf die Frontblende 18 einfallenden Sonnenstrahlung, so dass sein Ausgangssignal die Erwärmung der Frontblende 18 infolge der Sonneneinstrahlung repräsentiert. Damit wiederum ist es möglich, die Verfälschung des Messsignals des ersten Temperaturfühlers 30 infolge der thermischen Beeinflussung seitens der durch Sonneneinstrahlung erwärmten Frontblende 18 zu kompensieren.

[0039] Der Sonnensensor 34 ragt durch die Öffnung 38 der Frontblende 18 hindurch und steht geringfügig über diese über. Durch Einfärbung des Gehäuses des Sonnensensors 34 in der Farbe der Frontblende 18 fällt der Sonnensensor 34 optisch kaum auf. Der genaue Aufbau der hinter bzw. in der Frontblende 18 angeordneten Sensorik wird nachfolgend anhand der Fig. 3 bis 7 erläutert, wobei in den Fig. 3 bis 6 ein erstes Ausführungsbeispiel der Sensorik und in Fig. 7 ein zweites Ausführungsbeispiel dargestellt ist.

[0040] Gemäß Fig. 3 befindet sich hinter der Frontblende 18 eine Leiterplatte 42, die mit der Frontblende 18 mittels Schrauben 44 verschraubt ist. Neben einer Vielzahl von elektrischen und elektronischen Bauelementen weist die Leiterplatte 42 auf ihrer der Frontblende 18 zugewandten Vorderseite 46 einen Steckverbinder 47 zur Aufnahme einer Leiterkarte 48 auf. Auf dieser Leiterkarte 48 ist der erste Temperaturfühler 30 angeordnet, der als SMD-Bauteil (z. B. NTC- oder PTC-Transistor) mit einem temperaturempfindlichen Körper 50 und zwei Anschlusskontaktelemente 52 bildende Anschlusskontaktenden 54 ausgeführt ist. Die Leiterkarte 48 weist ferner zwei vom Steckverbinder 47 aus bis zum Temperaturfühler 30 verlaufende Leiterbahnen 56, 58 auf, auf denen die Anschlusskontaktenden 54 festgelötet sind. Eine dieser beiden Leiterbahnen (im Ausführungsbeispiel die Leiterbahn 58) ist bis zum nahe der Frontblende 18 angeordneten Ende 60 der Leiterkarte 48 verlängert.

[0041] Die Leiterkarte 48 befindet sich hinter der Öffnung 38 der Frontblende 18. An der Leiterkarte 48 ist auch der Sonnensensor 34 angeschlossen und gehalten. Hierzu weist der Sonnensensor 34 zwei aus seinem Gehäuse 62 herausragende Anschlusskontaktelemente 64, 66 auf, von denen das Anschlusskontaktelement 66 auf der Leiterbahn 58 in unmittelbarer Nähe des Anschlusskontaktenden 54 des Temperaturfühlers 30 festgelötet ist. Das zweite Anschlusskontaktelement 64 des Sonnensensors 34 ist auf einer Leiterbahn 68 festgelötet, die sich bis zum Steckverbinder 47 erstreckt. Innerhalb des Gehäuses 62 des Sonnensensors 34 befinden sich die bei 70 angedeuteten Elektroden (Anode und Kathode).

[0042] Ebenfalls auf der Leiterbahn 58 befestigt ist das Wärmeleitungselement 36, das über das Ende 60 der Leiterkarte 48 übersteht und als ein Element ausgebildet ist, das die für das Licht durchlässige Außenoberfläche 72 des Sonnensensor-Gehäuses 62 teilweise umschließt. Das Wärmeleitungselement 36 weist also einen mit der Leiterbahn 58 beispielsweise durch Verlöten verbundenen Anlageabschnitt 74 auf, an den sich ein abgewinkelter Abschnitt 76 anschließt, der das Sonnensensor-Gehäuse 62 in dessen unterhalb der Leiterkarte 48 liegenden Bereich teilweise über-

deckt. Von diesem Abschnitt 76 aus erstreckt sich ein Umfangsabschnitt 78, der einen Teilbereich der Außenoberfläche 72 überdeckt (siehe hierzu auch die Fig. 5 und 6, in denen die einzelnen zuvor genannten Abschnitte des Wärmeleitungselements 36 erkennbar sind). Insbesondere ist in den Fig. 4 bis 6 zu erkennen, dass der Umfangsabschnitt 78 bis über die von der Vorderseite der Frontblende 18 gebildete Oberfläche 40 übersteht.

[0043] Aufgabe des Wärmeleitungselements 36 ist es, für einen verbesserten Wärmetransport aus dem Fahrgastraum 10 des Fahrzeuges zum Temperaturfühler 30 zu sorgen. Die thermische Ankopplung des Wärmeleitungselements 36 an den Temperaturfühler 30 erfolgt über die gemeinsame Kontaktierung auf der Leiterbahn 58. Die Unterbringung des Wärmeleitungselements 36 am bezogen auf die Einbaulage dem Boden des Fahrgastraumes 10 zugewandten unteren Teil der Außenoberfläche des Sensorgehäuses 62 ist aus optischen Gründen vorteilhaft. Wie man insbesondere anhand der Fig. 4 bis 6 erkennen kann, ist der das Sensorgehäuse 62 nach Art einer Schale umschließende Abschnitt 78 des Wärmeleitungselements 36 in die Außenoberfläche 72 des Gehäuses 62 des Sonnensensors 34 eingelassen.

[0044] Zur Verhinderung des Durchtritts von Licht aus dem Steuergerät 16 durch den Spalt zwischen der Frontblendenöffnung 38 und dem Sonnensensor 34 weist dieser eine Schulter 80 auf, mit der das Gehäuse 62 von innen an der Frontblende 18 anliegt (siehe auch hier die Fig. 4 bis 6).

[0045] Zur weiteren thermischen Isolation des Temperaturfühlers 30 gegenüber seiner Umgebung zwecks Verringerung thermischer Beeinflussungen des Temperaturfühlers 30 ist dieser bzw. die Leiterkarte 48 zumindest an ihrer mit dem Temperaturfühler 30 bestückten Oberseite von einem wärmeisolierenden Material als Abschirmelement umgeben bzw. überdeckt. Dieses Material, bei dem es sich insbesondere um offenzelligen Schaumstoff handelt, ist in den Zeichnungen der Übersichtlichkeit halber nicht eingezeichnet.

[0046] Wie bereits oben erwähnt, ist in Fig. 7 ein alternatives Ausführungsbeispiel eines Wärmeleitungselements 36' dargestellt. So weit die in Fig. 7 eingezeichneten Teile denen der in den Fig. 3 bis 6 dargestellten entsprechen, sind sie mit den gleichen Bezugszeichen versehen.

[0047] Der Unterschied der Ausführungsbeispiele der Fig. 3 und 7 ist darin zu sehen, dass im Ausführungsbeispiel gemäß Fig. 7 auf ein separates Wärmeleitungselement verzichtet wird. Als bis in den Fahrgastraum hineinragendes Wärmeleitungselement 36' wird bei dem Ausführungsbeispiel gemäß Fig. 7 eine der beiden Elektroden 70 verwendet, die in dem Material des Gehäuses 62 des Sonnensensors 34 eingebettet sind. Die über diese Elektrode transportierte Wärme gelangt über das Anschlusskontaktelement 66 und weiter über die Leiterbahn 58 zum Anschlusskontaktenden 54 des Temperaturfühlers 30.

[0048] Der zuvor beschriebene Wärmetransportmechanismus bei dem Ausführungsbeispiel gemäß Fig. 7 unter Ausnutzung der mit dem Anschlusskontaktelement 66 verbundenen Elektrode des Sonnensensors 34 findet selbstverständlich auch bei dem Ausführungsbeispiel gemäß Fig. 3 statt. Im Ausführungsbeispiel gemäß Fig. 3 unterstützt dieser Wärmetransportmechanismus den in weitaus größerem Maße stattfindenden Wärmetransport über das separate Wärmeleitungselement 36.

[0049] Sämtliche Messfühler (Temperaturfühler 30, 32 und Sonnensensoren 28, 34) sind gemäß Fig. 8 miteinander verschaltet, um anhand ihrer Messsignale auf die Temperatur im Fahrgastraum 10 schließen zu können. Fig. 3 zeigt das Blockschaltbild einer Verarbeitungseinheit 82.

[0050] Das Messsignal des hinter der Frontblende angeordneten Temperaturfühlers 30 ist beeinflusst durch die

Steuergerät-Eigenerwärmung und die Erwärmung der Frontblende 18 infolge von Sonneneinstrahlung. Daher weist die Schaltung gemäß Fig. 8 eine Einheit 84 zur Kompensation der Geräteerwärmung auf. In dieser Einheit 38 werden die Messsignale der beiden Temperaturfühler 30, 32 voneinander subtrahiert und das Differenzsignal einem Tiefpassfilter 86 zugeführt. Das Ausgangssignal des Tiefpassfilters 86 wird mit dem Messsignal des Temperaturfühlers 30 verschaltet, indem zwischen beiden die Differenz gebildet wird.

[0051] Die Schaltung gemäß Fig. 8 verfügt darüber hinaus über eine Einheit 88 zur Kompensation der Erwärmung der Frontblende 18 infolge der Sonneneinstrahlung. Der hierzu in der Frontblende 18 vorgesehene Sonnensensor 34 ist, wie oben beschrieben, in unmittelbarer Nähe des Temperaturfühlers 30 angeordnet. Grundsätzlich reicht es aus, wenn ausschließlich das Ausgangssignal des an der Frontblende 18 angeordneten Sonnensensors 34 ausgewertet wird. In speziellen Situationen kann es jedoch nützlich sein, durch Vergleich der Ausgangssignale des Klimaanlage-Sonnensensors 28 und des Frontblenden-Sonnensensors 34 den Winkel und die Intensität der auf den Temperaturfühler 30 einwirkenden Sonnenstrahlung zu ermitteln. Dann nämlich kann die Erwärmung der Frontblende 18 durch die Sonne genauer bestimmt werden. Dies gilt insbesondere in den Fällen, in denen aufgrund platzbedingter Situationen auch seitlich auf den Sonnensensor 34 Sonnenstrahlung einwirkt. Das Ausgangssignal des Frontblenden-Temperaturfühlers 30 wird um das Ausgangssignal der Schaltungskomponente 90 zum Bewerten der Sonnensensorsignale der Einheit 88 kompensiert, was durch Subtraktion erfolgt.

[0052] Um das Messsignal des Frontblenden-Temperaturfühlers 30 auch während Temperatur-Transientenvorgängen für die Ermittlung der Temperatur im Fahrgastraum 10 möglichst schnell heranziehen zu können, ist es erforderlich, dieses Messsignal grundsätzlich unabhängig davon, ob es nun, wie vorstehend beschrieben, kompensiert ist oder nicht, einer dynamischen Kompensation zu unterziehen. Zu diesem Zweck ist die Schaltung gemäß Fig. 8 mit einer Dynamik-Kompensationseinheit 92 versehen. Diese Einheit 92 weist ein Differenzglied 94 und ein Verstärkungsglied 96 auf, deren Zeitkonstante τ und Verstärkungsfaktor k veränderbar sind. Diese Veränderung erfolgt in Abhängigkeit von dem temperaturkompensierten Messsignal des Temperaturfühlers 30, der von dem Sensor 26 gemessenen Außentemperatur, der Standzeit des Fahrzeuges und der Differenz ε zwischen mit Sollwert und dem Istwert der Temperatur im Fahrgastraum 10. Bei dem Differenzglied 94 handelt es sich um ein Langzeit-Differenzglied, dessen Zeitkonstante im Bereich von einigen wenigen Minuten bis einigen 10 Minuten liegt. Durch die Differenzierung des gemessenen bzw. vorkompensierten Signals des Temperaturfühlers 30 werden Fehlmessungen ausgeglichen, die durch das gegenüber dem Temperaturfühler und dem Wärmeleitungselement 36, 36' trägere Temperaturverhalten der anderen an den Fahrgastraum 10 angrenzenden Fahrzeugkomponenten verursacht werden. Der gesamte an den Fahrgastraum 10 angrenzende Fahrzeugbereich erwärmt sich nämlich wesentlich langsamer bzw. kühlt sich wesentlich langsamer ab als die Luft im Fahrgastraum 10. Dies muss bei der Messung der Temperatur im Fahrgastraum anhand des nahe der Frontblende 18 angeordneten Temperaturfühlers 30 berücksichtigt werden, was durch das Langzeit-Differenzglied 94 erfolgt. Über das Proportionalglied 96 und insbesondere über eine Veränderung von dessen Verstärkungsfaktor kann eine Wichtung dieser Einflussfaktoren auf das Messsignal des Temperaturfühlers 30 vorgenommen werden.

[0053] Insgesamt ergibt sich mit der Beschaltung gemäß

Fig. 8 und insbesondere mit der Langzeit-Differenzierung der Dynamik-Kompensationseinheit 92 eine komfortabel arbeitende Vorrichtung zur Ermittlung der Temperatur im Innern eines Fahrzeuges, ohne dass ein belüfteter Innenraum-Temperaturfühler eingesetzt wird. Die Vorteile des erfindungsgemäß eingesetzten "unbelüfteten" Temperaturfühlers sind in einer Erhöhung der Zuverlässigkeit der gesamten Vorrichtung zu sehen, da elektrische und mechanische Ausfälle von bewegbaren Komponenten nicht zu befürchten sind. Außerdem ergibt sich eine Kostenersparnis sowie eine erhöhte Funktionstüchtigkeit und ein Komfortvorteil, da die Gefahr akustischer Belästigungen ausgeschlossen ist.

BEZUGSZEICHENLISTE

- 10 Fahrzeuginnenraum
- 12 Fahrzeug
- 14 Instrumententafel
- 16 Klimaanlage-Steuergerät
- 18 Frontblende
- 20 Display
- 22 Tasten
- 24 Gehäuse
- 26 Außentemperaturfühler
- 28 Sonnensensor
- 30 erster Temperaturfühler
- 32 zweiter Temperaturfühler
- 34 Sonnensensor
- 36 Wärmeleitungselement
- 36' Wärmeleitungselement
- 38 Frontblendenöffnung
- 40 Oberfläche
- 42 Leiterplatte
- 44 Schrauben
- 46 Vorderseite
- 47 Steckverbinder
- 48 Leiterkarte
- 50 Körper
- 52 Anschlusskontaktelement
- 54 Anschlusskontaktende
- 56 Leiterbahn
- 58 Leiterbahn
- 60 Ende
- 62 Sonnensensor-Gehäuses
- 64 Anschlusskontaktelement
- 66 Anschlusskontaktelement
- 68 Leiterbahn
- 70 Elektrode
- 72 Außenoberfläche
- 74 Anlageabschnitt
- 76 Abschnitt
- 78 Umfangsabschnitt
- 80 Schulter
- 82 Verarbeitungseinheit
- 84 Einheit
- 86 Tiefpassfilter
- 88 Einheit
- 90 Schaltungskomponente
- 92 Dynamik-Kompensationseinheit
- 94 Differenzglied
- 96 Verstärkungsglied

Patentansprüche

1. Vorrichtung zur Ermittlung der Temperatur im Innenraum eines Fahrzeuges, mit einem Temperaturfühler (30) zur Anordnung hinter einer an den Innenraum (10) angrenzenden Wand (18),

einer Verarbeitungseinheit (82), die das Messsignal des Temperaturfühlers (30) empfängt und ein die Temperatur im Innenraum (10) des Fahrzeuges repräsentierendes Ausgangssignal ausgibt, und
 einem Wärmeleitungselement (36, 36') zur Erfassung der Temperatur der Luft des Innenraums (10) innerhalb von dessen wandnahen Bereich, wobei das Wärmeleitungselement (36; 36') in Wärmeleitkontakt mit dem Temperaturfühler (30) steht und zur Erstreckung bis an oder nahe an die Wand (18) oder durch eine Öffnung (38) in der Wand (18) vorgesehen ist.
 2. Vorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der Temperaturfühler (30) elektrische Anschlusskontaktelemente (52, 54) aufweist und dass das Wärmeleitungselement (36, 36') mit einem der Anschlusskontaktelemente (52, 54) des Temperaturfühlers (30) wärmeleitend verbunden ist.
 3. Vorrichtung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass der Temperaturfühler (30) als SMD-Bauteil ausgeführt ist.
 4. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass der Temperaturfühler (30) mit Leiterbahnen (56, 58) einer Leiterplatte (42) verbunden ist und dass das Wärmeleitungselement (36, 36') mit einer der zu dem Temperaturfühler (30) führenden Leiterbahnen (56, 58) wärmeleitend verbunden ist.
 5. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass das Wärmeleitungselement (36, 36') einen metallischen Werkstoff aufweist.
 6. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass der Temperaturfühler (30) von einem Wärmeabschirmelement aus einem wärmeisolierenden Material, insbesondere aus Schaumstoff umgeben ist.
 7. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 6, gekennzeichnet durch einen ersten Sonnensensor (34) zur Anordnung in der Öffnung (38) der Wand (18), wobei der erste Sonnensensor (34) mit der Verarbeitungseinheit (82) elektrisch verbunden ist und in der Verarbeitungseinheit (82) der Einfluss der Erwärmung zumindest des Wandbereichs um die Wandöffnung (38) herum auf das Messsignal des Temperaturfühlers (30) korrigierbar ist.
 8. Vorrichtung nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, dass mit Hilfe des ersten Sonnensensors (34) die Intensität und der Einfallswinkel der Sonnenstrahlung ermittelbar ist.
 9. Vorrichtung nach Anspruch 6 oder 7, dadurch gekennzeichnet, dass ein weiterer Sonnensensor (28) vorgesehen ist, der die Sonnenstrahlung erfasst, dem das Fahrzeug ausgesetzt ist, und dass anhand der Messsignale der beiden Sonnensensoren (28, 34) die Intensität und der Einfallswinkel der Sonnenstrahlung ermittelbar ist, der zumindest der Wandbereich um den in der Öffnung (38) der Wand (18) angeordneten Sonnensensor (34) herum ausgesetzt ist.
 10. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 7 bis 9, dadurch gekennzeichnet, dass der erste Sonnensensor (34) eine lichtempfindliche Außenoberfläche (72) aufweist und dass das Wärmeleitungselement (36) innerhalb eines Bereichs dieser Außenoberfläche (72), innerhalb dessen im wesentlichen kein Sonnenlicht auf den ersten Sonnensensor (34) fällt, an dem ersten Sonnensensor (34) anliegt.
 11. Vorrichtung nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, dass das Wärmeleitungselement (36) innerhalb der durch die Außenoberfläche (72) des ersten

Sonnensensors (34) definierten Außenkontur des ersten Sonnensensors (34) angeordnet ist.
 12. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 7 bis 11, dadurch gekennzeichnet, dass der erste Sonnensensor (34) elektrische Anschlusskontaktelemente (64, 66) aufweist und dass eines der Anschlusskontaktelemente (64, 66) des ersten Sonnensensors (34) mit einem Anschlusskontaktelement (52, 54) des Temperaturfühlers (30) in Wärmeleitkontakt steht.
 13. Vorrichtung nach Anspruch 12, dadurch gekennzeichnet, dass das eine Anschlusskontaktelement (66) des ersten Sonnensensors (34) und das Anschlusskontaktelement (52, 54) des Temperaturfühlers (30) auch elektrisch miteinander verbunden sind.
 14. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 13, dadurch gekennzeichnet, dass das Wärmeleitungselement (36, 36') in Wärmeleitkontakt mit einem Bereich der an den Innenraum des Fahrzeuges angrenzenden Wand steht.
 15. Vorrichtung nach Anspruch 14, dadurch gekennzeichnet, dass dieser Wandbereich thermisch stärker an das Wärmeleitungselement (36, 36') als an den benachbarten Bereich der Wand angekoppelt ist.
 16. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 15, dadurch gekennzeichnet, dass in der Verarbeitungseinheit (82) der Einfluss der Temperatur einer nahe dem Temperaturfühler angeordneten Fahrzeugkomponente, insbesondere eines Steuergeräts (16) für eine Fahrzeugklimaanlage, korrigierbar ist.
 17. Vorrichtung nach Anspruch 16, dadurch gekennzeichnet, dass die Temperatur der Fahrzeugkomponente direkt durch einen weiteren Temperaturfühler (32) messtechnisch und/oder indirekt infolge des aktuellen Betriebszustandes der Fahrzeugkomponente ermittelbar ist.
 18. Vorrichtung nach Anspruch 17, dadurch gekennzeichnet, dass die Fahrzeugkomponente eine Frontseiten-Hinterleuchtung und/oder ein ausgeleuchtetes Display (20) aufweist und dass zur indirekten Erfassung der Temperatur der Fahrzeugkomponente die Steuerungsspannungen für die Hinterleuchtung und/oder Display-Beleuchtung herangezogen werden.
 19. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 18, dadurch gekennzeichnet, dass die Verarbeitungseinheit (82) ein Differenzierglied (94) mit einer Zeitkonstante (τ) zur Langzeitdifferenzierung des Messsignals und/oder des gegebenenfalls korrigierten Messsignals des Temperaturfühlers (30) aufweist, wobei die Verarbeitungseinheit (82) das Messsignal oder das korrigierte Messsignal und das differenzierte Messsignal addiert, und dass die Addition dieser beiden Signale die Temperatur im Innenraum (10) des Fahrzeuges repräsentiert.
 20. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 19, dadurch gekennzeichnet, dass die Verarbeitungseinheit (82) ein Verstärkungsglied (96) mit einem Verstärkungsfaktor zum Verstärken des gegebenenfalls differenzierten und/oder korrigierten Messsignals des Temperaturfühlers (30) aufweist.
 21. Vorrichtung nach Anspruch 19 oder 20, dadurch gekennzeichnet, dass die Zeitkonstante (τ) des Differenziergliedes (94) und/oder der Verstärkungsfaktor (k) des Verstärkungsgliedes (96) in Abhängigkeit von dem gegebenenfalls korrigierten Messsignal des Temperaturfühlers (30), der Standzeit des Fahrzeuges, der Umgebungstemperatur des Fahrzeuges, der Abweichung zwischen dem Ist- und dem Sollwert der Fahrzeuginnenraumtemperatur oder der Temperatur der in den Fahrzeuginnenraum (10) einströmenden Luft und/oder

der Kühlwassertemperatur wählbar und/oder korrigierbar ist.

Hierzu 6 Seite(n) Zeichnungen

5

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

60

65

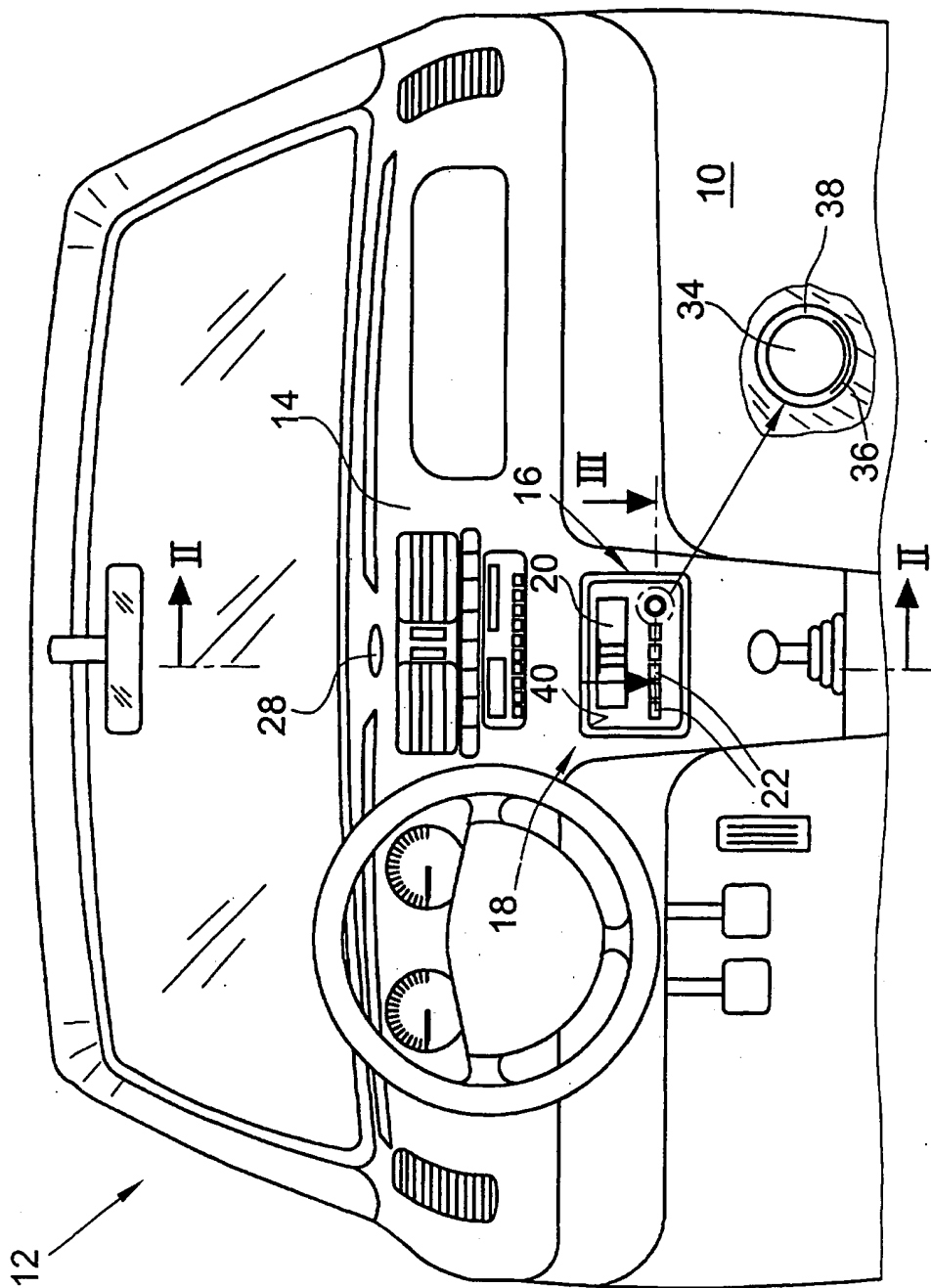


FIG.1

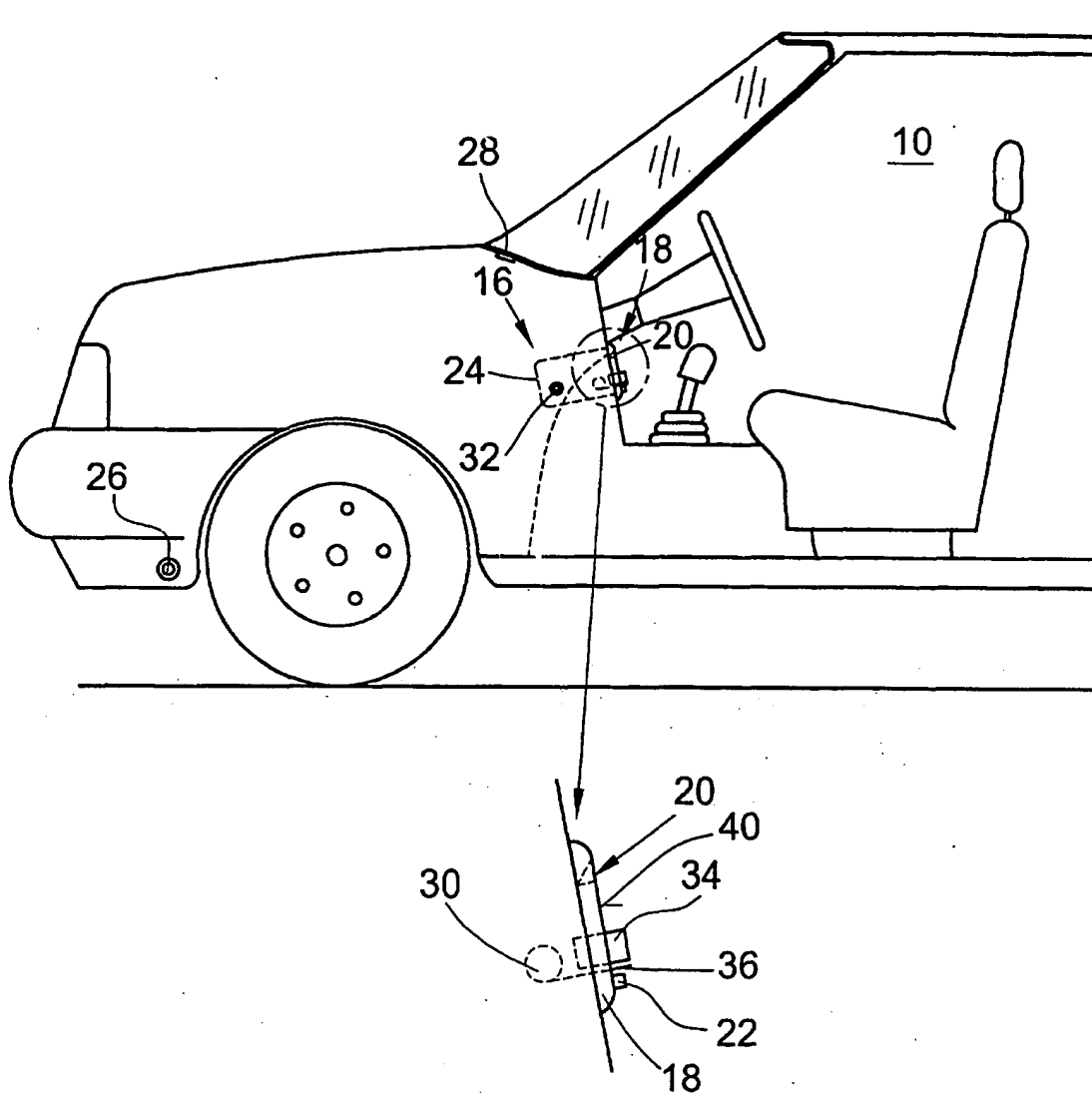


FIG.2

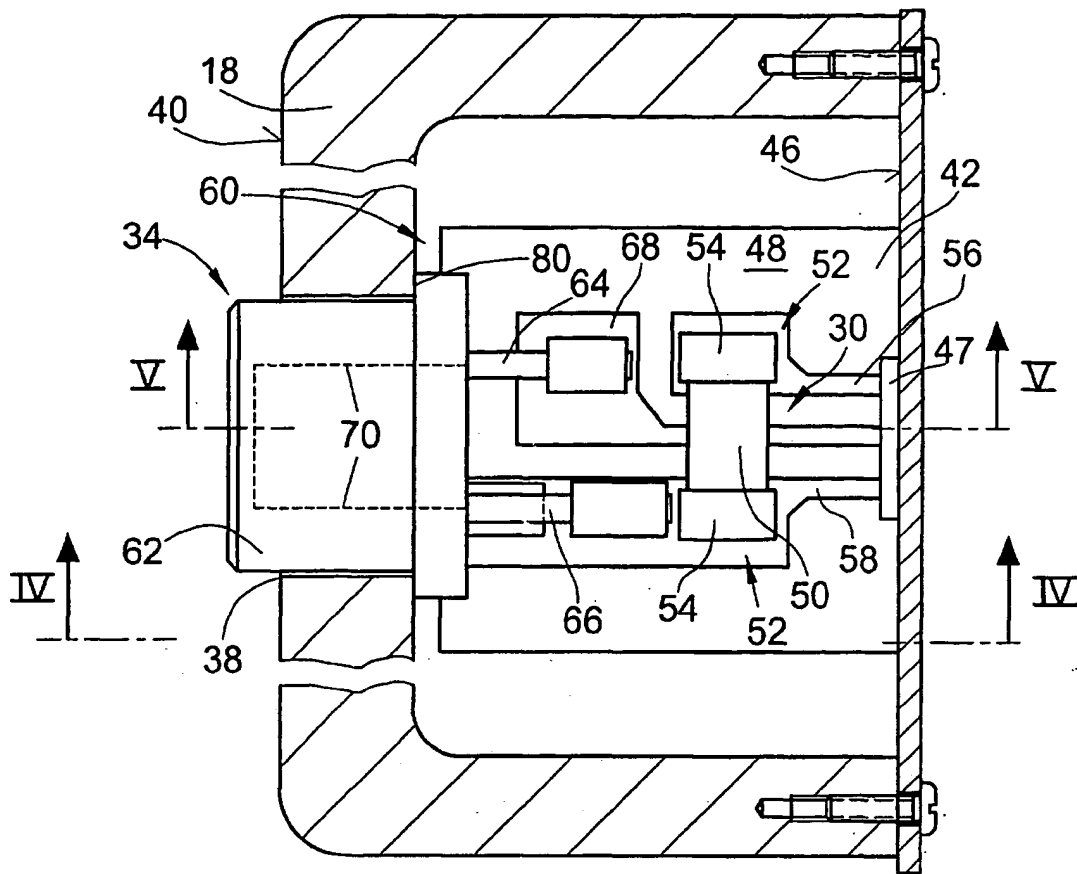


FIG.3

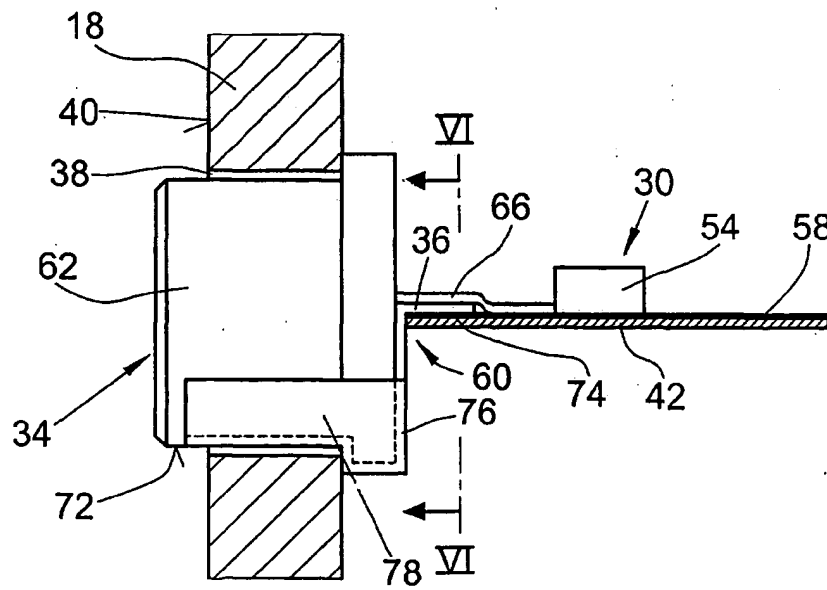


FIG.4

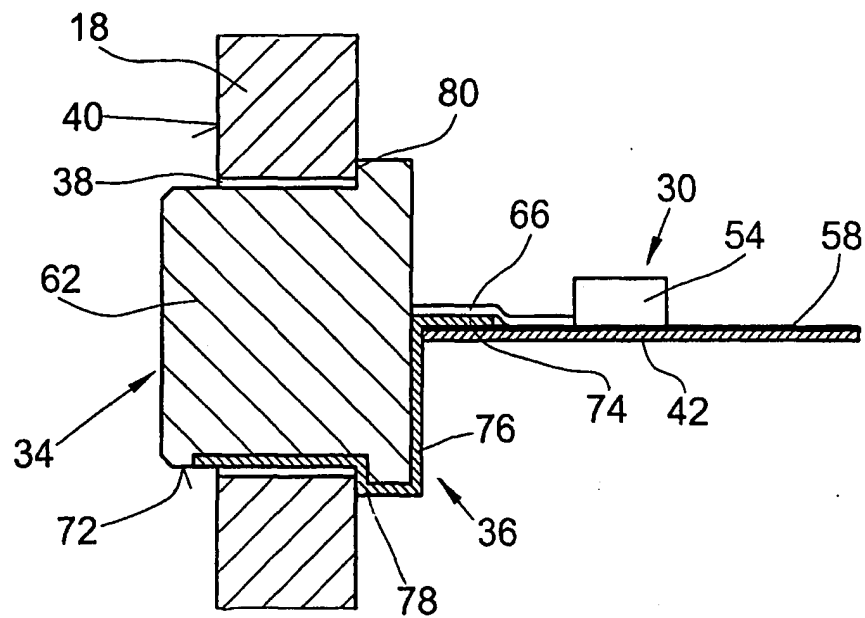


FIG.5

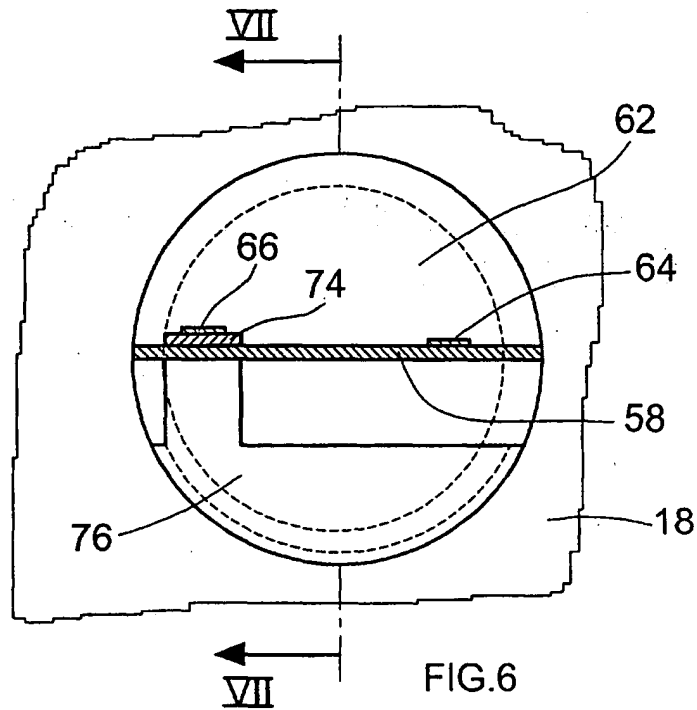


FIG.6

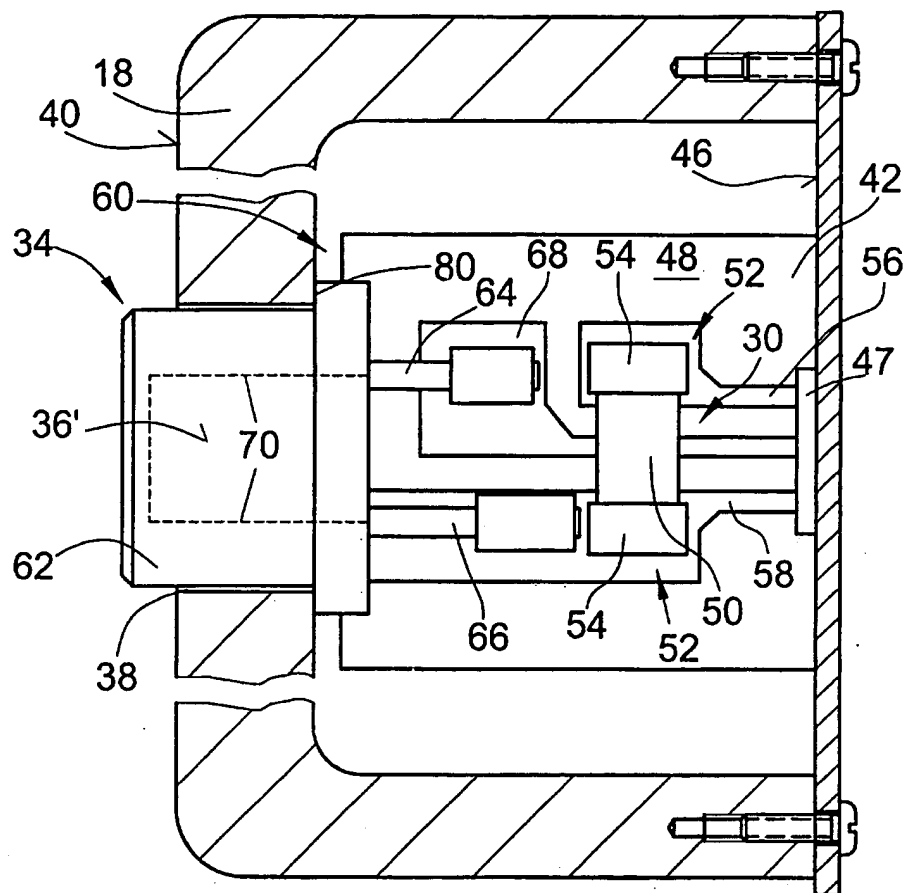


FIG.7

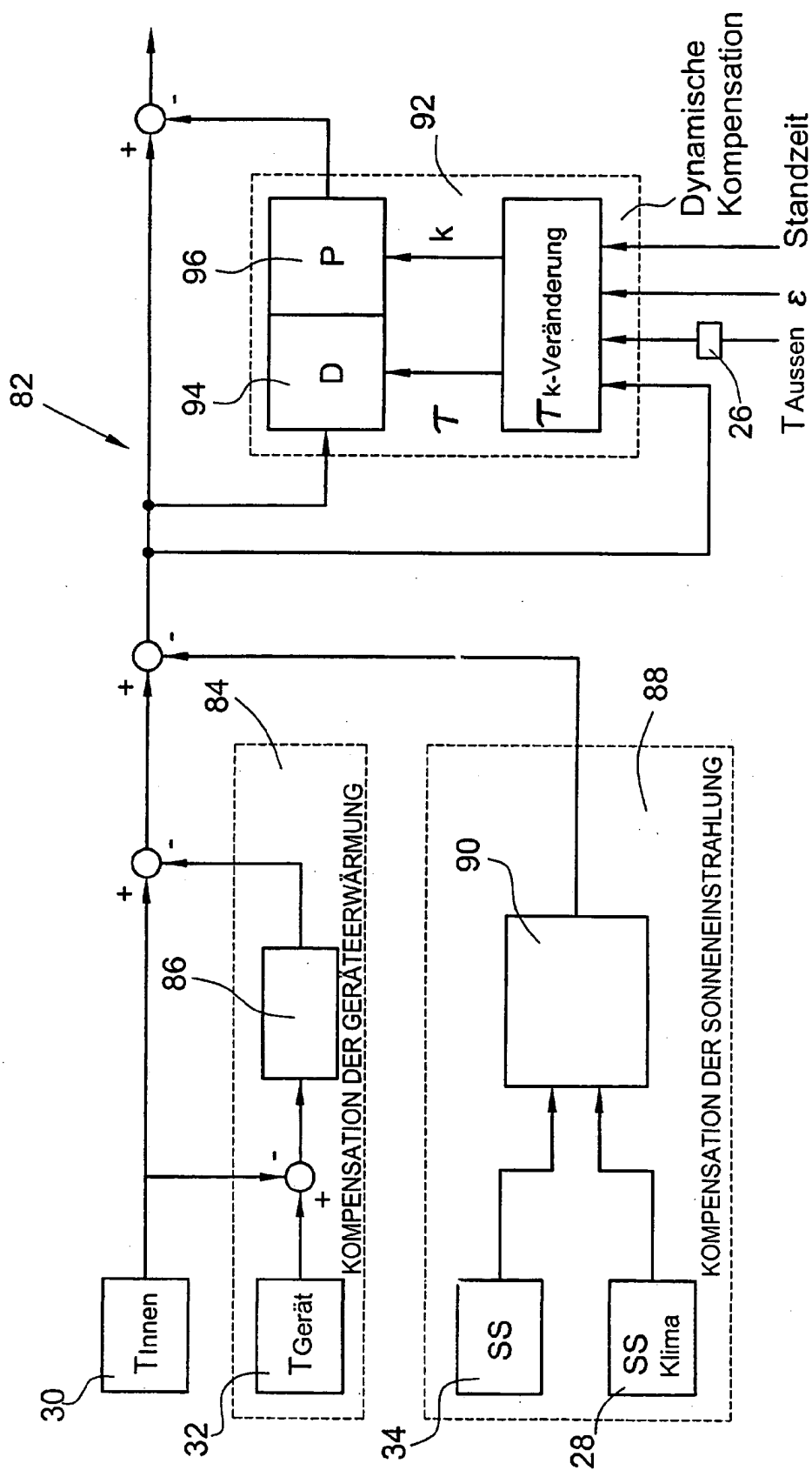


FIG.8